Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5331**

16. Wahlperiode 10. 05. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Dr. Uschi Eid, Dr. Gerhard Schick, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stuttgart 21 – Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes

Im Oktober 2006 beauftragte der Bund als Eigentümer der DB AG einen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Seit wann liegt der Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Tragfähigkeit des Projektes Stuttgart 21 vor?
2. In welcher Weise und an Hand welcher Kriterien belegt die dem Bund als Eigentümer der DB AG vorliegende Wirtschaftlichkeitsrechnung, dass sich das Projekt Stuttgart 21 für die DB AG und den Bund rechnet?
3. Was hat sich zwischen dem ersten Gespräch von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther Oettinger im Oktober 2006 und dem Gespräch am 23. April 2007 hinsichtlich der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Projektes verändert?
4. Treffen die Medienberichte zu (u. a. Stuttgarter Zeitung, 24. April 2007), laut denen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee geäußert hat, Stuttgart 21 würde jetzt als ein Projekt gesehen und alternative Anbindungen der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm würden nicht mehr weiterverfolgt. Falls ja, was ist der Grund dafür, dass der Bundesverkehrsminister von seiner bisherigen Auffassung abgerückt ist, dass beide Projekte streng getrennt voneinander zu betrachten seien?
5. Zu welchen Ergebnissen kamen die Wirtschaftlichkeitsprüfer hinsichtlich der Machbarkeit der Weiterführungsmodelle Stuttgart–Ulm?
6. In welcher Form wird die Bundesregierung das Parlament über die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsprüfung für das Projekt Stuttgart 21 informieren?
7. Welches Geheimhaltungsinteresse besteht nach den Gesprächen am 23. April 2007 zwischen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Ministerpräsident Günther Oettinger hinsichtlich der vorhandenen Deckungslücke in der Wirtschaftlichkeitsrechnung?
8. Wie hoch sind die aktuellen Kosten des Projektes Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?
9. Welche Kosten übernehmen letztendlich der Bund, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die DB AG?

10. Wie hoch ist der Zuschuss der Europäischen Union aus TEN-Mitteln, welcher der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21 zugrunde liegt, und wie sicher ist die Höhe dieser Zuwendung?

11. Enthält die aktualisierte Form der Wirtschaftlichkeitsrechnung ein quantifiziertes Baukostenrisiko, und falls ja, wie hoch ist dieses und wer soll es übernehmen?

12. Ist es zutreffend, dass der Bund bislang das Jahr 2017 als Bau- und Finanzierungsbeginn für die NBS Wendlingen–Ulm vorgesehen hat?

13. Ist es weiterhin zutreffend, dass auch der Bundesanteil der „Sowiesokosten“ für Stuttgart 21 ebenfalls erst ab 2017 eingeplant war?

14. Gibt es eine Zusage des Bundes zum früheren Bau- und Finanzierungsbeginn der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und von Stuttgart 21 (Bundesanteil), sofern das Land Baden-Württemberg gewisse Voraussetzungen erfüllt?

    Wenn ja, welche Voraussetzungen sind dies?

15. Welche Schienenprojekte des Bundes würden aufgrund eines vorgezogenen Bau- und Finanzierungsbeginns von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zurückgestellt?

16. Wie verhält sich eine vorgezogene Finanzierung von Stuttgart 21 zum Ausbau der Rheintalbahn, die laut Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/5037) mit Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), d. h. im Jahr 2016, fertig gestellt sein soll, wobei die Fertigstellung von der Höhe der Bundesmittel und der Priorisierung dieser Mittel abhängt?

17. Führt ein vorgezogener Bau von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm zu einer verzögerten Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel?

    Wenn ja, zu welcher zeitlichen Verschiebung wird es voraussichtlich kommen; wenn nein, weshalb kommt es nicht zu einer zeitlichen Verschiebung?

18. Ist es zutreffend, dass die Finanzierung von Bundesschienenwegen Aufgabe des Bundes ist?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die laut Medienberichten (u. a. www.swr.de/nachrichten/bw/) bekannt gewordenen Überlegungen, dass das Land Baden-Württemberg die „Sowiesokosten“ vor- bzw. mitfinanzieren wolle, insbesondere vor dem Hintergrund der verfassungsmäßigen Zuständigkeit?

20. Welche Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg wird beim Bau von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm vom Bund erwartet?

21. Welche Länder haben seit 1996 in welchem Umfang Maßnahmen des Bundes an Bundesschienenwegen finanziert (bitte Aufschlüsselung nach Ländern und Finanzierungsbeträgen mit Benennung der Baumaßnahme)?

22. Wie hoch wären die Zuwendungen, die der Bund für die Sanierung der reinen Verkehrsstation des Stuttgarter Kopfbahnhofes aufbringen müsste, wenn das Projekt Stuttgart 21 scheitert?

23. Inwiefern werden sich die Erfahrungen mit Baukostenüberschreitungen wie beispielsweise beim Citytunnel Leipzig und beim Berliner Hauptbahnhof auf das Vorgehen beim Projekt Stuttgart 21 niederschlagen, und welche Vorkehrungen treffen der Bund bzw. die DB AG, um die Risiken einzuplanen?

Berlin, den 10. Mai 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333